

屯門區議會
新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓



TUEN MUN DISTRICT COUNCIL
2/F, TUEN MUN GOVERNMENT OFFICES,
1 TUEN HI ROAD,
TUEN MUN, N.T.

本處檔號 *Our Ref.*: HAD TM DC 13/10/TTC/16

CB(4)1228/15-16(01)

來函檔號 *Your Ref.*:

電話 *Tel.*: 2451 3054

傳真 *Fax.*: 2451 1598

傳真文件 (共7頁)
(傳真: 2845 2444)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書長
陳維安先生

陳先生:

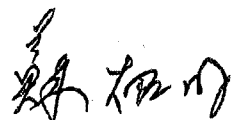
檢討巴士載客量與企位的準則
(屯門區議會交通及運輸委員會文件2016年第28號)

屯門區議會轄下交通及運輸委員會(下稱「委員會」)於本年5月13日的會議上,曾就上述議題進行討論。

委員表達的意見主要包括:(i) 希望政府跟隨國際標準,禁止駛經高速公路的巴士設有企位;(ii) 香港法例第 374A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》有關巴士乘客數目的相關法例已經過時,政府應檢討巴士企位的政策;(iii) 查詢政府容許設立巴士企位的理據,以及如何保障站立而沒有佩帶安全帶的乘客於高速公路上的安全;以及(iv) 關注當發生嚴重交通意外時,站在車門附近的乘客有機會因而被拋出車外,建議政府逐步減少企位。

經討論後,委員會認為有關事宜涉及修訂法例,故議決去信立法會和負責運輸政策的運輸及房屋局,以反映委員會的意見。

隨函夾附有關議題的討論文件及委員會 5 月 13 日的會議記錄（擬稿）摘錄，以供參閱。敬請考慮本委員會的意見，並盼早日賜覆。如有查詢，請與本人（電話：2451 7778）或屯門區議會秘書處魏芷茵女士（電話：2451 3054）聯絡。



屯門區議會

交通及運輸委員會主席蘇韶成

2016 年 6 月 28 日

連附件：

1. 屯門區議會交通及運輸委員會文件 2016 年第 28 號
2. 九龍巴士（一九三三）有限公司及龍運巴士有限公司的書面回應
3. 屯門區議會交通及運輸委員會第三次會議記錄（擬稿）摘錄

檢討巴士載客量與企位的準則

背景

1. 正如我們早前所提交的討論文件，港鐵為更注重交通運輸和乘客的安全，除輕鐵外，已率先將企位改為每平方米只可站立4人。
2. 可惜在巴士方面，運輸署一直沒有提供有關的企位數量準則。我們只知每架巴士可容納的企位，但不知如何計算。例如九巴的最新型號12.8米長的雙層巴士，總載客量近146人，坐位98，企位為48，只知巴士長度和座位數目，卻無法得知企位密度。
3. 巴士在繁忙時間非常擠迫，乘客往往更被迫站在巴士門邊。究竟是否企位密度太高？
4. 此外，運輸署和巴士公司往往以繁忙時間必須每半小時達100%載客率及一小時內載客率達85%等，來決定增加班次與否。若巴士的企位密度定得太密，跟輕鐵一樣，每平方米計算可企6至7人，那巴士即使非常擠迫，也不致超載和需要加班次。

查詢和建議

1. 運輸署和巴士公司以何準則訂定巴士企位人數？是以巴士的載重量為依歸，還是與港鐵的計算法相同？
2. 要求巴士公司的企位密度準則與西鐵、地鐵的準則相同，即每平方米只可企4人。事實，屯門對外長途巴士需行走屯門高速公路，乘客生命安全更容易受威脅而企立空間亦應更寬鬆，不應過份擠迫！
3. 為何邨巴不可設企位，是安全問題？那為何雙層或單層巴士就可設企位，難道就沒有安全問題？是否雙重標準？是否罔顧巴士乘客的人命安全？

文件提交人：

楊智恒 江鳳儀 甄紹南

二零一六年四月二十六日

附件

屯門區議會

2016-2017 年交通及運輸委員會第三次會議

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關檢討巴士載客量與企位的準則事宜

本公司所有購置的巴士，均須通過運輸署的「車輛類型評定測試」，方可獲准投入服務。「車輛類型評定測試」中會根據香港法例第 374A 章（道路交通(車輛構造及保養)規例），為各巴士型號訂定乘客數目，包括上、下層的座位數目，以及下層的企位數目；本公司會根據「車輛類型評定測試」的結果，以及按照第 374A 章（道路交通(車輛構造及保養)規例），相應作出巴士車廂內的座位及企位安排。

2016 年 5 月 4 日



龍運巴士有限公司

圖文傳真

致	: 屯門區議會 交通及運輸委員會秘書處	發件人	: 經理(車務)潘振剛
收件人	: 魏正茵女士	日期	: 5-5-2016
來函檔號	: HAD TMDC 13/10/TTC/16	本函檔號	: 188/GP-F/16
傳真號碼	: 2451 1598	頁數	: 1 (包括此頁)

如未能收到整份文件，請即致電 2708 5676，聯絡 潘小姐。

屯門區議會
交通及運輸委員會
有關檢討巴士載客量與企位的準則事宜

謝謝 屯門區議會轉達楊智恒議員、江鳳儀議員及甄紹南議員的提問，就上述事宜表達意見。現回覆如下：

本公司所有購置的巴士，均須通過運輸署的「車輛類型評定測試」，方可獲准投入服務。「車輛類型評定測試」中會根據香港法例第 374A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，為各巴士型號訂定乘客數目，包括上、下層的座位數目，以及下層的企位數目；本公司會根據「車輛類型評定測試」的結果，以及按照第 374A 章《道路交通(車輛構造及保養)規例》，相應作出巴士車廂內的座位及企位安排。

最後，再次多謝 屯門區議會轉達楊智恒議員、江鳳儀議員及甄紹南議員寶貴的意見。

龍運巴士有限公司
經理(車務)潘振剛謹覆

DC/dc

屯門區議會
2016-2017 年交通及運輸委員會
第三次會議記錄（擬稿）摘錄

日期：2016 年 5 月 13 日（星期五）

時間：上午 9 時 36 分

地點：屯門區議會會議室

(F) 檢討巴士載客量與企位的準則

（交通及運輸委員會文件 2016 年第 28 號）

（九巴及龍運的書面回應）

53. 主席表示，九巴及龍運於會前分別提交了書面回應，秘書處已於 5 月 5 日將有關的書面回應分發予各委員。

54. 文件提交人表示，縱使現時巴士車廂擠迫，但按照運輸署計算乘客量的方式（即最繁忙時段半小時的乘客量），很多路線未能符合增加班次的要求。現時巴士下層有 40 多個企位，他查詢署方該數字的計算準則（例如以每平方米站立多少乘客），以及署方會否參考港鐵車廂的準則更改至每平方米 4 人。

55. 委員提出以下意見及查詢：

- (i) 指出過去交委會亦有討論過此議題，亦曾向運輸署署長反映，並表示十分支持此文件。他續指出香港容許駛經高速公路的巴士設有企位其實十分危險，擠迫的車廂亦容易令人誤會發生非禮事件。他衷心希望署方跟隨國際標準，禁止駛經高速公路的巴士設有企位；
- (ii) 指出巴士公司在書面回應中提到，現時巴士企位數目符合香港法例第 374A 章《道路交通（車輛構造及保養）規例》的標準，但實際上相關法例只有限制乘客數目不可超過上限。委員關注計算企位數目的方法及程序，以及署方能否作出調整，例如巴士公司會否提交方案至運輸署，還是署方已有法例指引不同巴士類型可設置的企位數目；
- (iii) 指出交委會已討論此議題多年及認同取消巴士企位的建議。他亦指出有座位的屋邨巴士受居民歡迎，政府應跟隨國際標準，全面禁止巴士設有企位。此外，於 50 及 60 年代未有雙層巴士，而且屯門及元朗區同屬一個巴士網絡，交通服務較少，但現時的情況已經不同，故應取消巴士企位；

- (iv) 表示樂見有委員再提交文件討論此議題。巴士公司書面回應提到的香港法例第 374A 章《道路交通（車輛構造及保養）規例》制定了巴士的乘客數目，但該法例或於幾十年前訂立，可能沒有考慮新界高速公路的因素而未能確保站立乘客的安全。如果當發生並非由於司機駕駛態度引起的意外，擔心保險未能保障乘客；
- (v) 認同有關法例已經過時，署方應檢討巴士企位的政策。新界人口增加故對交通服務的需求上升，但署方沒有增加巴士班次，又沒有增加屋邨巴士牌照回應市民需要；
- (vi) 查詢署方容許巴士企位的理據，以及如何保障站立而且沒有佩帶安全帶的乘客於高速公路的安全；以及
- (vii) 指出坐位乘客需要佩帶安全帶，企位乘客反而沒有佩帶安全帶，只靠緊握扶手。巴士於高速公路行走，當發生嚴重交通意外時，站在車門附近的乘客有機會因而被拋出車外，建議署方逐步減少企位。

56. 主席表示，他支持文件提出的建議，但有關事宜涉及修訂法例，建議去信立法會跟進。

57. 有委員認為應一併去信制定運輸政策的運房局。有委員認同去信運房局比運輸署合適。另有委員表示，因應居民於交通工具上需要更多空間，政府應檢討有關法例，支持去信立法會及運房局。

58. 有委員表示，建議去信的內容應包括：(a) 屯門公路是一條高速公路，故不應容許巴士設有企位；以及(b) 巴士載客量的計算方式與港鐵不同，應修訂法例以減低企位數目。此舉更可使巴士的載客量上升，增加提升班次的機會。

59. 主席總結表示，交委會議決去信立法會及運房局，要求修訂法例以取消巴士企位。

秘書處